



IVVP 2017

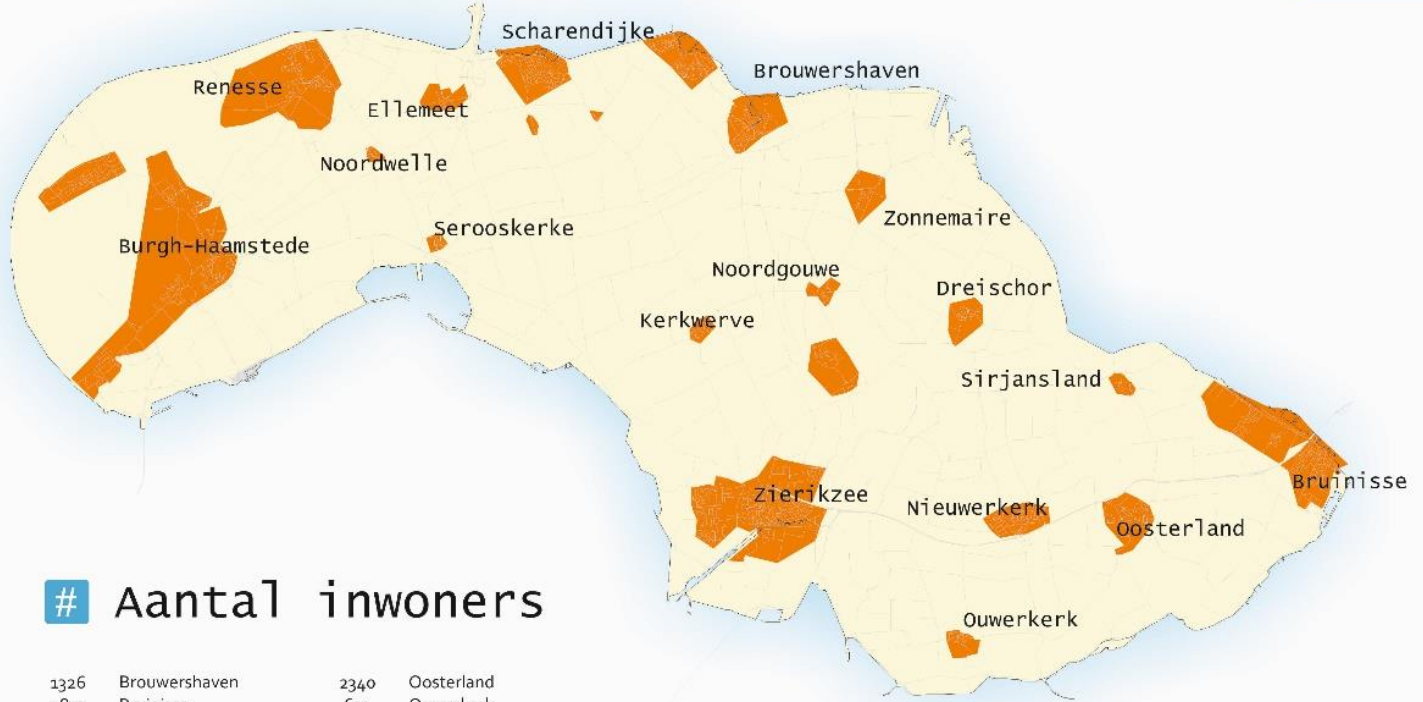
Integraal Verkeer- en Vervoerplan Schouwen-Duiveland

Inhoud

0. Leeswijzer	5
1. Inleiding	7
2. Ambitie	11
3. Wegencategorisering	15
4. Fiets	25
5. Openbaar Vervoer	29
6. Vrachtverkeer	31
7. Landbouwverkeer	33
8. Toegankelijkheid	35
9. Voorzieningen	37
10. Kustgebied	39
11. Uitvoering	41
Bijlage 1 Basiskenmerken	43
Bijlage 2 Score Vormtoets	45

Schouwen-Duiveland

Kernen



Aantal inwoners

1326	Brouwershaven	2340	Oosterland
3877	Bruinisse	603	Ouwerkerk
4224	Burgh-Haamstede	1521	Renesse
991	Dreischor	1313	Scharendijke
349	Ellemeet	258	Serooskerke
988	Kerkwerve	343	Sirjansland
2634	Nieuwerkerk	11154	Zierikzee
790	Noordgouwe	744	Zonnemaire
313	Noordwelle	*	<i>per 29 december</i>

0.1 IVVP Schouwen-Duiveland

Voorliggend IVVP omvat een nieuw verkeer- en vervoerplan voor de gemeente Schouwen-Duiveland. Met dit IVVP hebben we als gemeente, samen met andere overheden en diverse stakeholders, een eerste stap gezet om de ambities uit Tij van de Toekomst voor wat betreft verkeer te concretiseren. Tevens vertalen we landelijke en regionale afspraken op het gebied van verkeer en vervoer door naar het schaalniveau van onze gemeente. Voor een aantal onderdelen leidt deze visie tot concrete acties en maatregelen. Voor een aantal onderdelen is gaandeweg het proces gebleken dat een nadere detailleringsslag benodigd is. Hiervoor zijn in de visie acties benoemd om deze beleidsonderdelen verder vorm te geven. Het voorliggend IVVP is dan ook een parapluplan waaronder nog enkele deelstudies vervolg moeten krijgen. Op hoofdlijnen is vastgelegd wat we met het verkeer- en vervoerbeleid willen bereiken.

0.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 en 2 positioneren we het IVVP en geven we weer vanuit welke ambitie we het plan vorm geven. Deze visie/ambitie vertalen we door in een aantal concrete thema's welke in de daaropvolgende hoofdstukken aan bod komen. Deze thema's zijn:

- Wegencategorisering.
- Fiets.
- Openbaar Vervoer.
- Vrachtverkeer.
- Landbouwverkeer.
- Toegankelijkheid.
- Voorzieningen.
- Kustgebied.

Per thema geven we het begin van ieder hoofdstuk weer wat we willen bereiken. Vervolgens werken we het thema verder uit waarna we eindigen met een samenvatting op welke wijze we uitvoering geven aan onze "doelen".

Na behandeling van de thema's is het hoofdstuk uitvoering opgenomen. Hierin schetsen we de structuur waarbinnen we de uitvoering van het IVVP vormgeven. Hiermee zorgen we ervoor dat het plan op de juiste wijze in de organisatie wordt geborgd en dat samenwerking met bijvoorbeeld stakeholders ook in de uitvoering blijft behouden.

1.1 Aanleiding

Het verkeer- en vervoerbeleid van de gemeente Schouwen-Duiveland ligt vast in het Integraal Verkeer- en Vervoerplan (IVVP). De laatste update van het huidige plan dateert alweer uit 2008 en de houdbaarheidsdatum is verstreken. Inmiddels is ook op landelijk en provinciaal niveau nieuw mobiliteitsbeleid vastgesteld. Met name het Mobiliteitsplan Zeeland (provincie Zeeland) dat medio 2016 is vastgesteld biedt nieuwe uitgangspunten voor verkeer en vervoer voor de provincie Zeeland en dus ook voor de gemeente Schouwen-Duiveland.

Tij van de Toekomst is dé totaalvisie voor het eiland, de stip aan de horizon waar we in 2040 willen zijn. Dit document is in 2011 vastgesteld, Aan de hand van strategische doelen op het gebied van werken, wonen en verblijven is een visie voor Schouwen-Duiveland vormgegeven. Hierin zijn diverse aspecten benoemd waar we vanuit verkeers- en vervoerbeleid mee aan de slag moeten. Concrete acties voortkomend uit de visie, maar ook de wens om het verkeersbeleid op de visie af te stemmen en op deze wijze bij te dragen aan de realisatie hiervan.

Dit rapport omvat een nieuw IWP. Het is geen update van de versie uit 2008 maar een nieuw plan gebaseerd op de mobiliteitsopgave welke er de komende jaren ligt op Schouwen-Duiveland. Deze opgave wordt gevormd door de gezamenlijke Zeeland-brede Mobiliteitsvisie en de totaalvisie op Schouwen-Duiveland: Tij van de Toekomst.

Resumé: waarom een (nieuw) IWP:

- Conform de Planwet Verkeer en Vervoer heeft iedere gemeente de inspanningsverplichting om een beleidsmatig en uitvoeringsgericht integraal verkeers- en vervoersbeleid te voeren.
- Het huidige IWP is met name gericht op infrastructurele acties. Deze zijn grotendeels gerealiseerd en er bestaat behoefte aan een andere, breder dan alleen infrastructuur, aanpak.
- De in Tij van de Toekomst verwoorde ambities dienen deels uitvoering te vinden op het gebied van verkeer en vervoer. We gaan na welke acties benodigd zijn om deze doorvertaling te (kunnen) maken.
- Het Mobiliteitsplan Zeeland dienen we door te vertalen naar het niveau van de gemeente. De vastgestelde wegencategorisering, fietsstructuren, landbouwnetwerk, etc.. werken we uit op maat en schaal van de gemeente Schouwen-Duiveland in het IWP.
- Er is behoefte aan een beoordelingskader op het gebied van verkeer en vervoer. Wanneer zijn we tevreden en wanneer vinden we dat actie/maatregelen noodzakelijk zijn?

1.2 Doel van het IVVP

Met dit mobiliteitsplan willen we sturing geven aan de acties die we op het gebied van verkeer en vervoer uitvoeren als gemeente Schouwen-Duiveland. Als wegbeheerders in Zeeland hebben we gezamenlijk afspraken gemaakt over verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Dit moeten we terug vinden in de inrichting van onze wegen en de verkeerskundige voorzieningen die we aanbieden. Daarnaast moeten we ook vanuit verkeer uitvoering geven aan de algemene visie Tij van de Toekomst.

1.3 Proces

Bij het opstellen van het IWP zijn veel stakeholders geraadpleegd. Een belangrijk onderdeel in dit proces is het verkrijgen van draagvlak. Het is van belang dat de personen die met het IWP gaan werken, of voor wie het IWP bedoeld is, het als hun plan ervaren. Het betrekken van belanghebbenden bij het proces is dan ook erg belangrijk.

Naast draagvlak moet het plan ook qua inhoud goed zijn afgestemd. Het plan moet passen binnen de regionale afspraken die we hebben gemaakt (Mobiliteitsplan provincie Zeeland) en het beleid op het eiland (Tij van de Toekomst) over wat we de komende jaren tot uitvoer wensen te brengen. Om die reden is bij het opstellen van het IWP gewerkt met een projectgroep en diverse klankbordgroepen. In het onderstaande schema staan de verschillende groepen weergegeven. Samen met deze groepen is een eindconcept opgesteld. Raadsleden zijn via o.a. een Raadsbrief op de hoogte gehouden van de voortgang en zijn tussentijds via twee openbare informatiebijeenkomsten geïnformeerd.

Na vaststelling door het College van Burgemeester & Wethouders wordt het concept-plan ter inzage gelegd. Dit is het moment dat alle belanghebbenden (bewoners, ondernemers, etc.) individueel de mogelijkheid hebben om te reageren op het plan. Na verwerking van de inspraakreacties en vaststelling door het College van Burgemeester & Wethouders wordt een definitieve versie vastgesteld door de Gemeenteraad

Projectgroep

Projectleider

R. van Zetten (Gemeente Schouwen-Duiveland)

Projectgroepleden

P. de Winter (gemeente Schouwen-Duiveland)

M. de Jonge (Gemeente Schouwen-Duiveland)

R. Heutink (Gemeente Schouwen-Duiveland)

S. Hoven (Rijkswaterstaat)

L. van Sluijs (Provincie Zeeland)

K. Slabbekoorn (Waterschap Scheldestromen)

J. d'Haens (Juust)

G. van Pienbroek (Juust)

Klankbord(en)

Groep Lokaal

Stads- en Dorpsraden

Ondernemersverenigingen

Groep Specialisten

VAC

ZLTO

Recron

Platform voor mensen met een beperking

Fietsersbond

Agrarisch Schouwen-Duiveland

Connexion

ANWB

TLN

EVO

Koninklijke Horeca Nederland

VEKABO

VVV

VSSK

Stad & Lande

Natuurmonumenten

Groep Intern

Beleidsmedewerkers gemeente Schouwen-Duiveland

1.4 Planopzet

Het IVP begint met een visie welke we vertalen in concrete doelen. In een inhoudelijk deel geven we aan de hand van thema's weer wat we gaan doen om deze doelen te verwezenlijken. Vervolgens zetten we in een uitvoeringsparagraaf uiteen hoe we de daadwerkelijke uitvoering van het plan vormgeven. Een korte toelichting:

Het Integraal Verkeer- en Vervoerplan (IVP) Schouwen-Duiveland geven we vorm aan de hand van een concrete visie. We hebben in de aanleiding al aangegeven dat we regionaal verkeerskundig beleid en een toekomstvisie voor het gehele eiland willen vertalen in een concreet mobiliteitsplan. Dit doen we door in eerste instantie duidelijk onze ambitie/visie aan te geven. Deze werken we vervolgens uit in concrete doelen.

In het inhoudelijke deel van het plan geven we vervolgens aan hoe we de gestelde doelen gaan bereiken. Aan de hand van verschillende thema's beschrijven we hoe we de ambitie en gestelde doelen in de praktijk gaan brengen. Per thema leggen we hiervoor criteria vast. Denk hierbij aan richtlijnen waaraan de inrichting van onze wegen dient te voldoen. In Nederland hebben we veel richtlijnen vastgelegd met betrekking tot infrastructuur en mobiliteit. Landelijke normering ontbreekt in veel gevallen, en terecht. Het is naar onze mening zaak om op lokaal en/of regionaal niveau prioriteiten te stellen en de richtlijnen om te buigen in regionaal acceptabele getallen en kencijfers. Van tien minuten vertraging in de spits per woon-werkreis zal in de Randstad niet worden opgekeken. Op Zeeuwse schaal kan dit het verschil maken in de keuze van een bedrijf om zich ergens te vestigen. Ook het gebruik van de wegen vraagt om een duidelijk beoordelingskader. Op iedere weg of in iedere straat wordt wel eens te hard gereden. Wanneer vinden we dit nu een dermate ernstig probleem dat tot actie over gegaan moet worden? Door dergelijke aspecten te onderzoeken en vast te leggen in een beoordelingskader beschikken we als gemeente over een objectief kader om vragen/meldingen van bewoners en weggebruikers te beantwoorden. Hoe hard iemand roept of via welke instantie dan ook de vraag wordt gesteld, de beoordeling gebeurt volgens dezelfde systematiek.

Na het inhoudelijke deel gaan we in op de uitvoering van het plan. We hebben met stakeholders een start gemaakt om te komen tot een nieuw IVP. Dit mag geen momentopname zijn. Stakeholders moeten betrokken blijven, wat vraagt om een dynamische uitvoering. De gestelde doelen staan vast, maar samen met stakeholders zorgen we met een dynamische uitvoering voor het bereiken hiervan. Dit vergt een bepaalde organisatie en proces rondom de uitvoering van het IVP. In dit onderdeel geven we ook weer hoe we bepalen welke acties wanneer uitgevoerd worden.

1.5 Houdbaarheid

De planhorizon van het IVP leggen we bewust niet vast. Het moet een dynamisch plan zijn dat periodiek op basis van monitoring wordt bijgesteld. Hiermee kan de houdbaarheid steeds weer worden opgetrokken. De basis voor dit plan vinden we voor een groot deel in het provinciale mobiliteitsplan. Dit kent een planhorizon in 2028. Zonder tussentijdse bijstelling kunnen we stellen dat ca. 10 jaar de maximale bruikbaarheidsperiode omvat van dit IVP.

2.1 Visie

Verkeersbeleid geven we meestal vorm aan de hand van drie thema's: bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Het hangt van onze ambitie af hoe ver we gaan in de uitwerking van deze thema's. Ten aanzien van (verkeers)veiligheid hebben we als gemeente aangegeven dat we streven naar nul (vermijdbare) ernstige verkeersslachtoffers. Daarin zijn we dus erg ambitieus. Dit betekent dat we onze wegen zo veilig mogelijk in moeten richten en er alles aan doen dat de weggebruikers zich aan de geldende regels houden. De ambitie ten aanzien van bereikbaarheid en leefbaarheid zien we uiteindelijk terug in bijvoorbeeld in de inrichting van het hoofdwegennet. Vanuit bereikbaarheid willen we ons op dit hoofdwegennet zo snel als mogelijk van A naar B verplaatsen. Echter niet ten koste van alles. Vanuit leefbaarheid stellen we grenzen aan de (ruimtelijke) impact van infrastructuur en de daaraan gekoppelde consequenties (bijvoorbeeld geluidsoverlast).

Mobiliteit is geen doel op zich. We verplaatsen ons meestal niet omdat we aan het verkeer willen deelnemen, maar juist omdat we op weg zijn naar een bepaalde bestemming (wonen, werken, recreëren). Het IVP moet er op gericht zijn om bij te dragen aan doelstellingen ten aanzien van wonen, werken en verblijven (Tij van de Toekomst). In het mobiliteitsbeleid richten we ons dan ook op ondersteuning om andere doelstellingen te behalen en visies tot uitvoering te brengen. De mobiliteitsvisie voor Schouwen-Duiveland luidt dan ook:

Richting geven aan een zo duurzaam mogelijk verkeers- en vervoerssysteem, dat onder veilige omstandigheden voor personen en goederen een betrouwbaar bereikbaarheidsniveau biedt voor de strategische doelen wonen, werken en verblijven

In deze visie is een aantal kernwoorden opgenomen die een nadere toelichting vragen. Zo spreken we niet van duurzaam, maar zo duurzaam mogelijk. Met mogelijk geven we aan dat de visie wel van realiteitswaarde moet getuigen. We gaan in dit IVP na op welke wijze we een duurzaam verkeers- en vervoerssysteem kunnen ontwikkelen, passend binnen de gemeentelijk visie en de beschikbare middelen.

We spreken over veilige omstandigheden. Verkeersveiligheid is dan ook een belangrijk aspect. Samen met de andere Zeeuwse wegbeheerders heeft ook Schouwen-Duiveland de ambitie uitgesproken om te komen tot 0 vermijdbare ernstige verkeersslachtoffers. Vermijdbaar, dus een infrastructuur die niet verantwoordelijk is/kan zijn voor verkeersongevallen. Deze wens is verwerkt in dit IVP. Niet op de traditionele wijze door ongevalsstatistieken te verzamelen en aan de hand daarvan acties uit te werken. We werken niet reactief, maar pro-actief. We richten ons op een goed ingericht wegennet zodat we ongevallen juist gaan voorkomen.

Tenslotte benoemen we een betrouwbare bereikbaarheid. We willen dat Schouwen-Duiveland een eiland is met een goede bereikbaarheid van het woon-, werk- en verblijfsgebied. Goed betekent vlot maar zeker ook betrouwbaar. Iets minder snel is vaak acceptabel als de reistijd maar betrouwbaar is.

2.2 Ambitie

In 2016 is een nieuwe provinciale Mobiliteitsvisie vastgesteld. Deze is tot stand gekomen met input van en samenwerking met onder andere alle Zeeuwse wegbeheerders, waaronder gemeente Schouwen-Duiveland. In dit IVP nemen we deze visie op en vertalen deze door naar onze gemeente. We gaan na waar we beleidsmatig wijzigingen/aanvullingen zien en welke acties nodig zijn om onze ambitie te realiseren.

Bereikbaarheid

Uiteraard streven we naar een optimale bereikbaarheid. Maar wat is optimaal? Gelet op andere aspecten zoals leefbaarheid en gezondheid is er wel sprake van een grens aan deze bereikbaarheid. We zetten in op een goede bereikbaarheid voor de gestelde functies wonen, werken en verblijven. Zeker binnen de gemeentegrenzen zelf, maar ook een snelle en betrouwbare route om het eiland te kunnen bereiken en/of te verlaten is van belang. Op het eiland zelf zetten we hoog in op betrouwbaarheid. Snelheid is iets minder van belang. Vergrijzing is erg actueel. Bij bereikbaarheid van voorzieningen dienen we ons hiervan bewust te zijn. Schouwen-Duiveland zien we als herkomst en/of bestemming. De prioriteit ligt bij verkeersbewegingen met een herkomst/bestemming in de gemeente. We willen niet functioneren als onderdeel van een doorgaande route, zonder hiervan zelf onderdeel te zijn.

Leefbaarheid

We respecteren de kwaliteit van Schouwen-Duiveland (rust, ruimte) en willen deze waar mogelijk versterken. Grote parkeerconcentraties realiseren we aan de rand van bestemmingen (centra, kustzone), direct bereikbaar vanaf het hoofdwegennet. We willen doorgaand verkeer over Schouwen-Duiveland en door de dorpen en steden voorkomen. Voor (korte) verplaatsingen op het eiland stimuleren we het gebruik van alternatieve vervoermiddelen (in plaats van de auto).

Leefbaarheid heeft ook te maken met de bereikbaarheid van voorzieningen. Door onder andere schaalvergroting en krimp verhoogt de fysieke afstand tot voorzieningen. Vanuit het IVP hebben we de ambitie om voorzieningen vanuit alle dorpen en het buitengebied bereikbaar te houden.

Veiligheid

We hebben een ambitie om te komen tot nul vermijdbare ernstige verkeersslachtoffers. Dit hebben we vastgelegd in een Zeeuws convenant. Samen met andere wegbeheerders en stakeholders geven we hier vorm aan. Dit vraagt een bepaalde aanpak van de inrichting van onze infrastructuur, maar ook in het gedrag van onze weggebruikers. Deze ambitie vertalen we door in het IVP.

Gezondheid

We streven naar een zo optimaal mogelijke gezondheid van onze inwoners en bezoekers. Verkeer betekent beweging, en dit kan op een gezonde manier. We hebben de ambitie om inwoners en bezoekers zoveel mogelijk zelf te laten bewegen, door bijvoorbeeld te wandelen en/of fietsen. Hiermee ondersteunen we de doelen uit het sociaal domein.

Duurzaamheid

In Tij van de Toekomst is de ambitie uitgesproken om in 2040 energieneutraal te zijn. Waar mogelijk dragen we hier vanuit mobiliteit aan bij, bijvoorbeeld door in te zetten op reductie van CO₂. Het energiegebruik staat voor een transitie. Er is al volop gebruik van elektrisch vervoer op Schouwen-Duiveland. Mogelijk komen hier in de nabije toekomst nog andere vervoersalternatieven bij. Niet alleen wat brandstof betreft, maar ook gelet op zaken als zelfrijdende voertuigen. Ontwikkelingen in autobezit spelen hierbij een rol. We hebben de ambitie om de ontwikkeling van alternatieve vervoersvormen bijvoorbeeld door middel van pilots op te pakken. Dit sluit goed aan bij de ambitie ten aanzien van het vermijden van de laatste autokilometers door toeristen.

2.3 Tij van de Toekomst

Naast ambities op het gebied van verkeer en vervoer zelf dragen we met ons verkeer- en vervoerbeleid waar mogelijk bij aan de ambities uit Tij van de Toekomst.

Wonen

Ten aanzien van het thema wonen zijn in Tij van de Toekomst de volgende strategische doelen opgenomen:

- We hebben een kwalitatief goed en realistisch voorzieningenniveau.
- We wonen prettig, naar wens en behoefte.
- De leefbaarheid en sociale samenhang in de kernen is groot. Inwoners zijn actief en betrokken.
- Er is een goed en betaalbaar aanbod van zorg en welzijn dat vraaggestuurd tot stand komt.

Met onze ambitie op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid dragen we bij aan het bereiken van deze doelen. Het aanbod van zorg en welzijn moet voor een ieder bereikbaar zijn. Ook wanneer mensen niet (meer kunnen) beschikken over een auto moet de bereikbaarheid te organiseren zijn.

Werken

Voor het thema werken zijn in Tij van de Toekomst de volgende strategische doelen opgenomen:

- Onze economie is sterk water gerelateerd.
- Onze landbouw en aquacultuur zijn geïnnoveerd en verweven met andere functies.
- Onze kleinschalige bedrijvigheid floreert, optimaal gestimuleerd en gefaciliteerd.
- Vraag en aanbod van de arbeidsmarkt zijn in balans.
- Schouwen-Duiveland is krachtig gepositioneerd als toonaangevend in water en veelzijdig vakantie-eiland.

Het is onze ambitie om met het mobiliteitsbeleid deze doelen te bewerkstelligen. Met name onze ambitie op het gebied van bereikbaarheid sluit hierbij aan.

Verblijven

Schouwen-Duiveland is het vakantie-eiland waar gasten en eilanders genieten van het fraaie en veelzijdige landschap, de bijzondere natuur, het water en de alom tastbare cultuur. Voor het thema verblijven zijn de volgende strategische doelen van kracht:

- De bijzondere kwaliteiten (water, natuur, cultuur) maken Schouwen-Duiveland tot een aantrekkelijk vakantie-eland.
- Het eiland Schouwen-Duiveland heeft een krachtige en duidelijk herkenbare toeristische hoofdstructuur. We benutten de daaraan verbonden potenties.
- De kwaliteit en diversiteit van de toeristische sector is groot. We maken gebruik van de unieke mogelijkheid die het water heeft.
- Schouwen-Duiveland is een aantrekkelijk vakantie-eiland door de bloeiende watersport en de vele water gerelateerde activiteiten en evenementen.

Voor het thema verblijven zijn met name de ambities op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid van belang. Mensen moeten ons eiland kunnen bereiken, om daar vervolgens optimaal te kunnen genieten.

2.4 Thema's

Het IWP werken we in de volgende hoofdstukken uit aan de hand van een aantal thema's. Bij ieder thema geven we weer aan welke concrete doelen we werken en op welke manier we dat doen. Uiteindelijk resteren actiepunten waaraan we de komende jaren uitvoering geven. De thema's uit het IWP zijn:

- Wegencategorisering.
- Fiets.
- Openbaar Vervoer.
- Vrachtverkeer.
- Landbouw.
- Toegankelijkheid.
- Voorzieningen.
- Kustgebied.



3.1 Wat willen we bereiken?

Met wegcategorisering maken we keuzes ten aanzien van de functie en de vorm van wegen. Dit leidt vervolgens tot een bepaald gebruik van het wegennet. Aan deze 3 onderdelen (functie, vorm en gebruik) besteden we in dit hoofdstuk aandacht. De ambities op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid komen hierbij aan bod. Voor het thema wegcategorisering hanteren we de volgende concrete doelen:

- We beschikken over een vastgesteld wegcategoriseringsplan voor Schouwen-Duiveland (zowel binnen als buiten bebouwde kom).
- We beschikken over vastgestelde basiskenmerken voor de inrichting van wegen binnen de bebouwde kom.
- We bieden een overzicht aan mogelijke oplossingen om ongewenst of ongepast gebruik van wegen tegen te gaan.

3.2 Functie van de weg

In 2012/2013 is in geheel Zeeland een kwaliteitstoets uitgevoerd naar de categorisering van wegen. Met categorisering voorzien we de wegen van een functie. De inrichting van de weg bepalen we vervolgens aan de hand van de richtlijnen behorende bij deze functie. We maken onderscheid in 3 typen (functies) wegen:

- Stroomwegen: bedoeld om verkeer op een snelle en veilige manier van A naar B te geleiden. De nadruk hierbij ligt op (door)stromen van het verkeer. We maken onderscheid in nationale en regionale stroomwegen.
- Gebiedsontsluitingswegen: dit betreft de tussencategorie. De gebiedsontsluitingswegen verzamelen het verkeer van de verblijfsgebieden en geleiden dit naar de stroomwegen.
- Erftoegangswegen: dit betreft de laagste categorie, onder andere bestaande uit de woonstraten. Zoals de naam al aangeeft bieden deze wegen toegang tot erven, woningen, etc..

Voor dit IVP gaan we uit van een wegcategorisering buiten de bebouwde kom en een wegcategorisering binnen de bebouwde kom.

Buiten de bebouwde kom

De basis vormt de wegcategorisering zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan Zeeland. Deze is na overleg met alle wegbeheerders tot stand gekomen. Als basis voor deze categorisering is de volgende opzet gehanteerd:

- Een kern heeft minimaal 1000 inwoners voor 1 gebiedsontsluitingsweg en minimaal 2000 inwoners voor 2 gebiedsontsluitingswegen.
- Daarnaast wordt een ritduurcriterium van 7,5 á 10 km gebruikt voor kleine kernen tussen de 100 en 1000 inwoners.
- Verder wordt het doorgaande autoverkeer zoveel als mogelijk op stroom- en gebiedsontsluitingswegen afgewikkeld c.q. geconcentreerd. Bij voorkeur op de stroomwegen omdat die het veiligst zijn.
- Gebiedsontsluitingswegen worden via de kortste route naar de stroomwegen gepositioneerd.

Beoordelen we de wegcategorisering van Schouwen-Duiveland dan vallen er 2 dingen op. Allereerst is er op het grondgebied van Schouwen-Duiveland slechts sprake van een klein stukje stroomweg, de N59 "voorbij" Bruinisse. Daarnaast is het gebied rondom Dreischor niet voorzien van een gebiedsontsluitingsweg, terwijl hier wel een verzameling van kernen is gelegen.

Het ontbreken van een stroomweg klinkt nadelig voor de bereikbaarheid van het eiland. We willen immers dat verkeer vlot en veilig naar de bestemmingen wordt geleid. Om dit te bereiken mogen we ook de verblijfskwaliteit van Schouwen-Duiveland niet uit het oog verliezen. Een conform de richtlijnen vormgegeven stroomweg met gescheiden rijbanen en parallelvoorzieningen maakt hierop een inbreuk. Om het evenwicht tussen bereikbaarheid en verblijfskwaliteit te behouden ondersteunen we de keuze voor het aanduiden van de hoofdroutes in Schouwen-Duiveland als gebiedsontsluitingsweg. Wel dient prioriteit te worden gegeven aan het juist vormgeven van deze hoofdwegen, met veilige kruispunten en scheiding van landbouwverkeer.

De hoek rond Dreischor vraagt een nadere detaillering. Conform de gehanteerde criteria is het correct dat een gebiedsontsluitingsweg hier niet is voorzien. Dit betreft wel een theoretische benadering. Had Dreischor 100 inwoners meer dan zou de constatering immers niet meer kloppen. Mede gelet op recreatieve ontwikkelingen willen we deze keuze nog eens tegen het licht houden. Er komen ook in het "multifunctioneel buitengebied" van Schouwen-Duiveland recreatieve functies bij. Het gebruik door (recreatieve) fietsers speelt hierbij ook een rol. Ook Waterschap Scheldestromen, dat de meeste wegen in dit gebied in beheer heeft, heeft de behoefte om de functietoekenning van wegen in dit gebied nader te onderbouwen. Op basis van huidig en toekomstig gebruik dient dan ook, in een gebiedsgewijze aanpak en in samenspraak met andere wegbeheerders, een uitwerking op het categoriseringsplan gemaakt te worden.



Binnen de bebouwde kom

De meeste kernen op Schouwen-Duiveland zijn volledig aangewezen als erftoegangsweg. Dit betekent in de praktijk dat dit in principe allemaal 30 km/u zones zijn of worden. Het gebruik van de wegen vraagt hier ook niet om een andere structuur. Voor de kernen Zierikzee, Renesse, Bruinisse en Burgh-Haamstede is wel sprake van een functiedeling tussen gebiedsontsluitingswegen enerzijds en erftoegangswegen anderzijds. Deze lichten we nader toe.

Zierikzee

In Zierikzee zijn de volgende wegen als gebiedsontsluitingsweg aangeduid:

- Grachtweg;
- Julianastraat;
- Groene Weegje;
- Straalweg;
- Gouwepoort;
- N59;
- N654.

De N59 en de N654 zijn gebiedsontsluitingswegen buiten én binnen de bebouwde kom. Het zijn hoofdroutes die dwars door Zierikzee heen gaan. Deze leveren enerzijds problemen op doordat er congestie ontstaat op de doorgaande route. Anderzijds vormt de vormgeving een barrière voor verkeersstromen (waaronder fietsers en voetgangers) tussen Zierikzee Noord en centrum. In de structuurvisie Zierikzee 2030 (concept, momenteel nog niet vastgesteld) staat dit probleem ook benoemd. Vanuit de robuustheid van het netwerk (betrouwbaarheid!) hebben we hier te maken met een groot risico. Als er congestie optreedt ter hoogte van de rotonde N59-N654 is een hoofdroute op Zeeuwse schaal vertraagd. Kijken we naar de toekomst dan zien we ook dat de Laan van Sint Hilaire wel erg veel gebieden moet ontsluiten. Niet alleen een groot deel van het centrum, maar ook de ten westen van de Laan van Sint Hilaire gelegen woonwijken en bedrijventerreinen welke ook steeds verder groeien. Het is wenselijk om te bepalen of de Laan van Sint Hilaire op deze groei is berekend, of dat er gekeken moet worden naar alternatieve oplossingen. Alvorens aan oplossingen te denken dient eerst het probleem in Zierikzee inzichtelijk gemaakt te worden. Over welke congestie spreken we, wanneer doet deze zich voor (recreatiepiek, jaarrond, etc.). Voor Zierikzee stellen we dan ook voor op basis van de huidige wegencategorisering een verkeersstudie op te starten. In een eerste deel dient de problematiek ten aanzien van doorstroming, ontsluiting van de stad en oversteekbaarheid van de routes in beeld gebracht te worden. Ook de verkeersveiligheid (o.a. erfontsluitingen op doorgaande routes) dient hierin meegenomen te worden. Zodra er een duidelijk beeld is van de problematiek kan gestart worden met een studie naar oplossingen. Ook voor deze studie dient een aanpak te worden gekozen waarbij in ieder geval Rijkswaterstaat en Provincie Zeeland actief deelnemen.

Renesse

Voor deze kern is recent een Masterplan vastgesteld. Als uitwerking van dit Masterplan is een gedetailleerd verkeersonderzoek opgestart om de gewenste verkeersstructuur te bepalen. Hieruit is naar voren gekomen dat een nieuwe gebiedsontsluitingsweg noodzakelijk is. Om die reden hebben we in de wegencategorisering de volgende gebiedsontsluitingswegen opgenomen:

- Stoofweg;
- Roelandsweg;
- Nieuwe verbindingsweg tussen Stoofweg en Roelandsweg langs transferium.

Uit het Masterplan komen ook aanvullende verkeersmaatregelen naar voren om het centrum als verblijfsgebied beter te benutten. De hiervoor benodigde acties zijn concreet in het verkeersonderzoek behorende bij het Masterplan beschreven.

Bruinisse

In Bruinisse is (een deel van) de Dorpsweg aangeduid als gebiedsontsluitingsweg. Hiermee is ook het hier gelegen bedrijventerrein via een gebiedsontsluitingsweg ontsloten. Net als in Renesse is ook voor Bruinisse een Masterplan uitgewerkt. Hierin komt met name de barrièrewerking van de N59 aan bod. Via de Noorddijk is er een, weliswaar beperkte, verbinding tussen de beide zijden van de N59. Verder ontbreekt het volledig aan oversteekmogelijkheden voor (langzaam) verkeer. De rotonde met de Rijksstraatweg is de enige aansluiting voor Bruinisse. De bereikbaarheid van de verschillende voorzieningen (ook toeristisch/recreatief) in Bruinisse zijn niet altijd optimaal. Ook voor deze kern is het wenselijk om uitvoering te geven aan de geïnventariseerde kansen en uitdagingen op verkeersgebied zoals opgenomen in het Masterplan.

Burgh-Haamstede

In tegenstelling tot de uitkomst van de kwaliteitstoets wegencategorisering (2012) stellen we voor de Kraaijensteinweg te behouden als gebiedsontsluitingsweg. Hiermee bieden we een optimale verbinding tussen Westenschouwen (inclusief parkeerterrein Rotonde) en de N57. Dit betekent dat de volgende wegen de categorie gebiedsontsluitingsweg krijgen:

- Serooskerkseweg;
- Kloosterweg;
- Kraaijensteinweg.

Overigens gaan we bij de reconstructie van de Kraaijensteinweg, welke voor 2017 is voorzien, al uit van inrichting conform een gebiedsontsluitingsweg.

Noordgouwe

De N654 loopt langs/door Noordgouwe. Buiten de bebouwde kom is deze weg als erftoegangsweg gecategoriseerd. Dit betekent dat deze (op termijn) naar 60 km/u gaat. De inrichting en ligging binnen de bebouwde kom sluit absoluut niet aan bij het idee van erftoegangsweg. De route is ruim opgezet met een vrijliggend fietspad en een rotonde als kruispunt. Er is geen sprake van erftoegangen of bewoning aan de route. Vanuit de netwerkbenadering is het echter logisch om de keuze buiten de bebouwde kom door te vertalen naar binnen de bebouwde kom en ook hier te kiezen voor een erftoegangsweg. Afwaardering heeft echter geen prioriteit en komt pas aan de orde als hier buiten de bebouwde kom ook sprake van is. We categoriseren de weg binnen de kom wel als erftoegangsweg, maar gelet op bovenstaande is een actie om de inrichting aan te passen niet aan de orde.

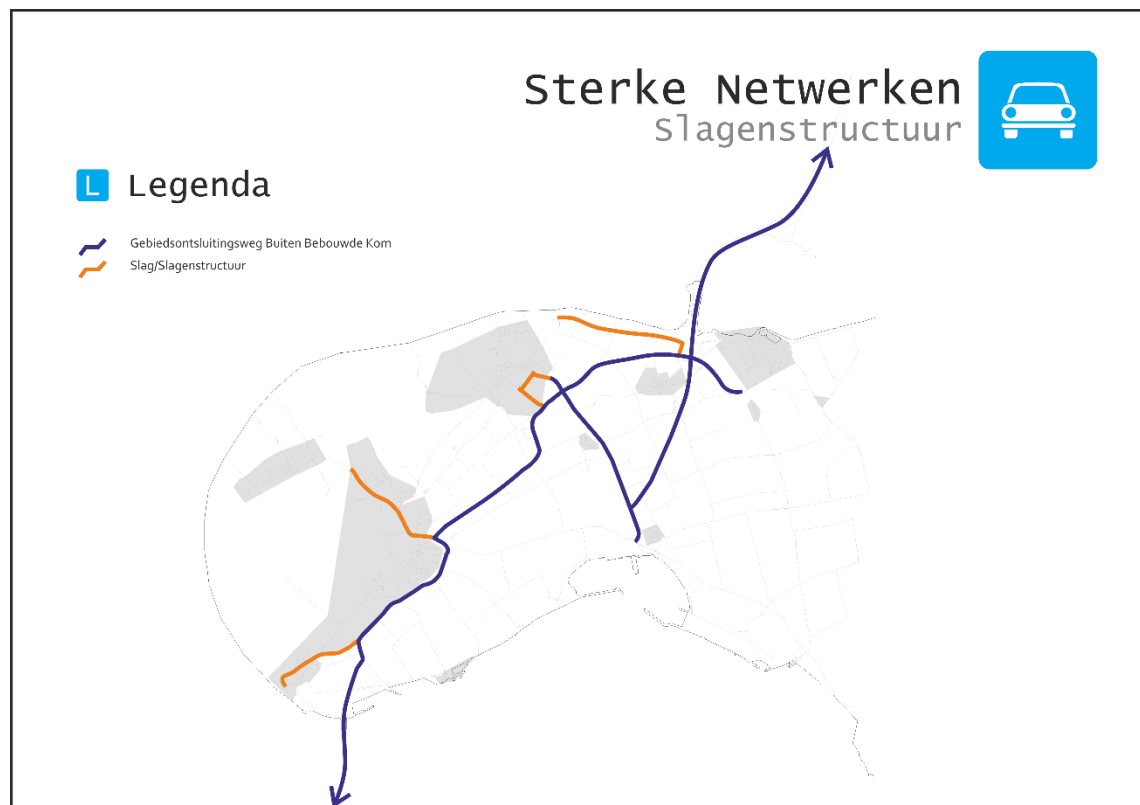
Kustvisie

Hiervoor hebben we de wegcategorisering binnen en buiten de bebouwde kom behandeld. Voor het kustgebied is er eigenlijk nog sprake van een vierde wegcategorie, de slag. Conform een slagenstructuur dient verkeer vanaf het hoofdwegennet (N57, N59, Recreatieverdeelweg) naar de bestemming aan de kust geleid te worden. Een slag staat in principe haaks op de kust. In het gebied tussen de slagen benadrukken we de verblijfskwaliteit en zetten we in op het voorkomen van doorgaand verkeer. Ook in de nieuwe Kustvisie Zeeland (bij het opstellen van dit IVP nog onontwikkeld) wordt de slagenstructuur als "wegencategorisering" voor de kust benoemd. Een slag kan zowel een erftoegangsweg als een gebiedsontsluitingsweg zijn.

Voor Schouwen-Duiveland benoemen we de volgende wegen/routes als onderdeel van de slagenstructuur:

- Kraaijsteinweg.
- Kloosterweg.
- Roelandsweg-Stoofweg en verbinding via Transferium Renesse.
- Rampweg.

In de ideale situatie ontsluiten deze slagen alle grote parkeerconcentraties en overige bestemmingen (bijvoorbeeld recreatieparken). De slagen zijn veilig ingericht en kennen een goede doorstroming (bereikbaarheid). Bezoekers op weg naar de kust moeten hier al het gevoel hebben dat ze de bestemming bereikt hebben. Vanaf de parkeerplaatsen of recreatieparken stimuleren we vervolgens andere vervoersmiddelen dan de auto te gebruiken. Als uitwerking van dit IVP en als doorvertaling van de Kustvisie dienen we te bepalen of de slagenstructuur zoals hieronder afgebeeld volledig is. Vervolgens moeten we criteria vaststellen waaraan de inrichting van deze slagen dient te voldoen. Dit dient niet alleen vanuit verkeerskundig oogpunt te gebeuren, maar zeker ook vanuit het oogpunt van recreatie en toerisme.



3.3 Vorm: inrichting van de weg

Met de categorisering van wegen leggen we de basis voor een goed en veilig functionerend infrastructuurnet. Om dit op de juiste wijze door te vertalen naar de praktijk is het belangrijk dat wegen en straten ingericht worden conform de richtlijnen die behoren bij de functie/categorie. Uiteraard is de exacte inrichting afhankelijk van lokale kenmerken. Waar ligt de weg/straat, welke voorzieningen zijn er in de directe omgeving, etc.. Om een goede inrichting op het gebied van veiligheid en doorstroming te borgen zijn basiskenmerken vastgesteld. Deze zijn opgenomen in CROW publicatie 315 "basiskenmerken wegontwerp: categorisering en inrichting van wegen". Deze basiscriteria hanteren we ook in Schouwen-Duiveland om ons wegennetwerk in te richten. De basiscriteria zijn weergegeven in bijlage 1.

Met behulp van een vormtoets is in het kader van de kwaliteitstoets wegcategorisering het wegennet zowel binnen de bebouwde kom als buiten de bebouwde kom getoetst aan de basiscriteria. De vormtoets resulteert in een algemeen rapportcijfer per weg/wegvak. De cijfers zijn in een tabel weergegeven. Alle locaties met een onvoldoende ($< 5,5$) verdienen nadere aandacht en mogelijk een herinrichting of andere maatregelen. Deze zijn dan ook als actiepunt in dit IVP benoemd. Een overzicht van de score per getoetste weg staat in de bijlage weergegeven. De aanpak van deze wegen koppelen we aan werkzaamheden in het kader van beheer en onderhoud van wegen en riolering. Een actie voortkomend uit dit IVP is om de wegen met een onvoldoende conform de planning beheer en onderhoud op de agenda te plaatsen en te bepalen of er voldoende budget beschikbaar is om deze wegen ook verkeersveilig in te richten.

Ook buiten de bebouwde kom is een vormtoets uitgevoerd. Provincie Zeeland, Rijkswaterstaat en Waterschap Scheldestromen hebben op die wijze ook een scoretabel verkregen. Omdat we als gemeente hier geen wegbeheerder zijn kunnen we niet direct overgaan tot het treffen van maatregelen. Uiteraard hebben we er wel belang bij dat bepaalde maatregelen snel opgepakt worden. Ten behoeve van de veiligheid en doorstroming is het bijvoorbeeld gewenst om landbouwverkeer te scheiden op de route N59 (Zierikzee-Burgh-Haamstede). Het is wenselijk om als gemeente een prioritering aan te brengen en in overleg met de wegbeheerders buiten de bebouwde kom te bepalen welke maatregelen getroffen worden en wanneer deze worden uitgevoerd.

3.4 Gebruik van de weg

Met een juiste inrichting van de weg willen we ook het juiste gebruik van de weg bewerkstelligen. Gebruik kunnen we toetsen aan de snelheid van het verkeer, de hoeveelheid van het verkeer, etc.. Vanuit veiligheid is het belangrijk dat de snelheid passend is bij de inrichting en het type weg. Hiervoor hebben we reeds maximale snelheden in het leven geroepen. In principe dient een ieder zich hier aan te houden. In 30 km/u zones komt het echter veelvuldig voor dat er harder wordt gereden. Hoe groot is dit probleem? Vast staat dat de remweg bij 35 km/u meer dan 3 meter toeneemt ten opzichte van een snelheid van 30 km/u. Ten aanzien van de snelheid stellen we in dit IVP dan ook aanvullende eisen bovenop de maximum snelheid. Op erftoegangswegen (30 km/u) is actie noodzakelijk indien de V85 (de verkeerskundig gemiddelde snelheid) 40 km/u of hoger is. Ook het percentage grove snelheidsovertredingen is hierbij van belang. Op de gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom stellen we de maximale V85 vast op 60 km/u. De gestelde maxima zijn gekozen na een uitgebreide literatuurstudie (SWOV, andere gemeentelijke plannen, etc.). Indien de gemeten V85 hoger is dan de genoemde getallen moeten we in beeld brengen hoe we dit denken te voorkomen. Dit kunnen infrastructurele maatregelen zijn, maar ook handhaving door de politie en gedragsbeïnvloedende maatregelen behoren tot de mogelijkheid. Ook ten aanzien van intensiteiten is het mogelijk om maximale aantallen in te stellen. Op basis van de capaciteit van de weg en de gewenste doorstroming kan hier een afspraak over gemaakt worden. Er zit echter veel verschil in bijvoorbeeld de erftoegangswegen die we kennen. Dit zijn in principe ook woonerven en woonstraten, maar ook de N645 binnen de bebouwde kom van Noordgouwe rekenen we hier toe. Een groot verschil uiteraard in wat daar wel/niet acceptabel is. Voor de situatie in Schouwen-Duiveland hebben we tevens nog te maken met de invloeden vanuit recreatie. Tijdens een recreatiepiek kan de intensiteit ineens enorm afwijken. De keuze is dan ook gemaakt om geen plafonds in te stellen voor intensiteiten op het wegennet.

Monitoring

Bij het opstellen van het IWP is gebleken dat er onvoldoende informatie beschikbaar is over intensiteiten en snelheden. Er worden uiteraard tellingen uitgevoerd, maar een afspraak over waar en wanneer we tellen is niet opgenomen. Willen we aan de hand van bijvoorbeeld snelheidsgegevens een uitspraak kunnen doen over de veiligheid op een weg is dit uiteraard wel nodig. Als onderdeel van de uitvoering van het IWP stellen we een monitoringsprogramma vast. Hierin nemen we in ieder geval alle gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom op en een selectie van de belangrijkste erftoegangswegen. We stellen een monitoringsprogramma samen waarmee we de benodigde informatie ten aanzien van snelheden en intensiteiten ophalen. Van belang hierbij is dat we wegen/straten in verschillende perioden tellen zodat we ook de invloed van recreatiepieken op de intensiteit en het snelheidsgedrag in beeld krijgen. Samen met het monitoringsprogramma van de provincie Zeeland beschikken we op deze wijze over een compleet beeld voor het gehele eiland. De verzamelde gegevens vormen input voor ruimtelijke procedures.

Gebruik van de weg+

Naast de infrastructurele inrichting van de weg zijn er nog mogelijkheden om een veilig en vlot gebruik van de weg te waarborgen. Terughoudendheid met verkeersborden is hier een goed voorbeeld van (sanering van verkeersborden is reeds ingezet). Een gemiddelde verkeersdeelnemer neemt slechts 10% van de verkeersborden waar. Het is dan ook wenselijk dat alleen de verkeersborden die noodzakelijk zijn geplaatst worden. Minder verkeersborden betekent tevens een fraaier straatbeeld/omgeving. Ook ten aanzien van het gedrag van weggebruikers kunnen we meer doen dan alleen de inrichting van de weg aanpassen. Onder de vlag van het ROVZ (Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland) wordt jaarlijks ingezet op onder andere de Bob-campagne (gericht op alcohol in het verkeer) en Slik op de weg (tijdens de bietencampagne). Uiteraard blijven we als gemeente dergelijke initiatieven ondersteunen en bieden we hier ruimte voor. Aanvullend kunnen we ook als gemeente lokaal initiatieven faciliteren om verkeersveiligheid te verbeteren. Indien bewoners of een school actie willen voeren voor verkeersveiligheid in een straat/wijk ondersteunen we dit, mits we ons hier uiteraard ook in kunnen vinden. De bovengrenzen die we genoemd hebben ten aanzien van snelheden of de beoordeling uit de vormtoets kunnen hiervoor kaders bieden. Als gemeente kunnen we bewoners, ondernemers en andere belangstellenden actief informeren op mogelijkheden om zelf actie te ondernemen. Te denken hierbij valt aan de campagne "Bedankt dat je langzamer rijdt" of andere (buurt)gerichte acties onder de vlag van bijvoorbeeld VVN.

Sturen van gebruik

In het moderne verkeer beschikken we over tal van mogelijkheden om verkeer te sturen. Denk hierbij aan dynamische bewegwijzering, maar ook aan apps, navigatiesystemen, en dergelijke. Op dit moment maken we hier incidenteel gebruik van, bijvoorbeeld bij grote evenementen zoals Concert at Sea. Op permanente basis kunnen dergelijke systemen ook een rol spelen in het sturen van verkeer. Het is wenselijk om na te gaan wat dit voor de gemeente Schouwen-Duiveland kan betekenen en op welke wijze we dit kunnen implementeren. Dit kan bijvoorbeeld ondersteuning bieden bij het vinden van een parkeerplaats, maar ook bij het gebruiken van de juiste route naar de kust.

3.5 Wat gaan we doen?

Per concreet doel vatten we samen welke acties we uit dienen te voeren.

We beschikken over een vastgesteld wegcategoriseringsplan voor Schouwen-Duiveland (zowel binnen als buiten bebouwde kom).

We beschikken over een vastgesteld wegcategoriseringsplan. Voor het gebied binnen de bebouwde kom ligt dit vast. Ook de slagenstructuur stellen we in dit IVP vast. Voor de wegcategorisering buiten de bebouwde kom bestaat nog onduidelijkheid over het gebied rondom Dreischor. Hiervoor zullen we samen met de andere wegbeheerders en stakeholders de wegcategorisering onder de loep nemen. Mogelijk dat dit tot wijzigingen leidt. Daarnaast zorgt de vastgestelde categorisering in en om Zierikzee voor problemen. De doorgaande N59 vormt een barrière in Zierikzee. De inrichting is niet veilig en zorgt voor oponthoud. Dit is een maatregel op schaal van het hoofdwegennet welke we niet alleen als gemeente op kunnen pakken. Vanuit het IVP nemen we als gemeente het voortouw om samen met de andere wegbeheerders en stakeholders een oplossing uit te werken voor de problematiek in Zierikzee.

Als uitwerking van de Kustvisie nemen we ook de slagenstructuur onder de loep. In eerste instantie moeten we bepalen of de aangeduide structuur volledig is. Aanvullend nemen we als gemeente een beslissing over de inrichting van deze slagen. Welke richtlijnen stellen we vanuit verkeer, maar zeker ook welke inrichtingselementen passen we toe gelet op recreatie en toerisme?

Actiepunt:

- Detailstudie wegcategorisering gebied rond Dreischor
- Verkeersstudie ontsluiting en doorstroming Zierikzee
- Uitwerken Slagenstructuur Kust Schouwen-Duiveland

We beschikken over vastgestelde basiskennmerken voor de inrichting van wegen binnen de bebouwde kom.

We beschikken over vastgestelde criteria. Deze zijn in bijlage 1 opgenomen.

We bieden een overzicht aan mogelijke oplossingen om ongewenst of ongepast gebruik van wegen tegen te gaan.

Om te bepalen of er sprake is van ongewenst en/of ongepast gebruik van het wegennet hebben we cijfers (intensiteiten/snelheden) nodig. Hiervoor zetten we ook als gemeente een monitoringsprogramma op. Daarnaast maken we gebruik van cijfers welke beschikbaar zijn bij provincie Zeeland, waterschap Scheldestromen en Rijkswaterstaat. Met de gegevens welke we verkrijgen uit de monitoring (intensiteitsmetingen, snelheidsmetingen, klachtenregistratie) bepalen we of er sprake is van een knelpunt (ongewenst of ongepast gedrag). Indien dit het geval is toetsen we in eerste instantie of de weginrichting voldoet aan de basiscriteria. Voor de hoofdwegen binnen de bebouwde kom in Schouwen-Duiveland hebben we dit reeds gedaan. Deze wegen moeten we de komende jaren voorzien van een inrichting welke wel overeenkomt met de basiscriteria. Behalve de wegen binnen de bebouwde kom zijn er ook wegen op het eiland welke niet in beheer zijn bij ons als gemeente, maar wel een verbeterde inrichting nodig hebben. Denk hierbij aan de N59 Serooskerke-Zierikzee waar nog menging met landbouwverkeer plaatsvindt. Maar ook de N59 Zierikzee-Bruinisse en zelfs buiten Schouwen-Duiveland vergt een verbetering. We moeten als gemeente samen met andere wegbeheerders en stakeholders optrekken om ook hier de verkeersveiligheid en bereikbaarheid te verbeteren. Rijkswaterstaat heeft reeds enkele maatregelen aangekondigd om de wegen op Schouwen-Duiveland naar het Eurorap 3 niveau te tillen. We kunnen echter niet tevreden zijn voordat het gehele wegennet voldoet aan de gestelde richtlijnen.

Indien er sprake is van een goede weginrichting maar er toch problemen ontstaan zetten we nog meer in op gedragsbeïnvloeding. Een campagne zoals "Bedankt dat je langzamer rijdt!" is daar uitermate geschikt voor, maar ook de inzet van speeddisplays is wenselijk.

Actiepunt:

- Wegen inrichten conform basiskennmerken (negatieve scores vormtoets wegwerken)
- Lobby voor een verbeterde inrichting van de N59
- Meer inzetten op gedragsmaatregelen (Bedankt dat je langzamer rijdt, aanschaf speeddisplays, etc)
- Nagaan of en zo ja op welke wijze inzetten van dynamische verwijzing (in car, langs de weg, etc) wenselijk is in de gemeente Schouwen-Duiveland.



4.1 Wat willen we bereiken?

We willen het gebruik van de fiets op Schouwen-Duiveland stimuleren. Het is allereerst gezond. Fietsen kan zo bijdragen aan het verbeteren van de gezondheid van onze inwoners. Daarnaast zijn we, onder andere door de opkomst van elektrische fietsen, in staat om langere afstanden af te leggen. De fiets kan zo een welkome aanvulling vormen op de auto in het kader van bereikbaarheid van bijvoorbeeld voorzieningen. Verder is de fiets een ideaal middel om te genieten van Schouwen-Duiveland. Fietsen kan zodoende zelf een attractie worden. Ten aanzien van het thema fiets zetten we concreet in op de volgende doelen:

- We beschikken over een vastgesteld hoofd fietsnetwerk voor Schouwen-Duiveland (zowel binnen als buiten bebouwde kom).
- We beschikken over vastgestelde basiskennmerken voor de inrichting van fietsroutes welke onderdeel uitmaken van het hoofd fietsnetwerk.
- We stimuleren het gebruik van de fiets. Naast een goede fietsinfrastructuur nemen we maatregelen om onze inwoners en bezoekers (nog meer) op de fiets te krijgen. Vanuit recreatief oogpunt stimuleren we de mogelijkheden van buitendijks fietsen.

4.2 Fietsnetwerk

De fiets is een belangrijk vervoermiddel op Schouwen-Duiveland. Zowel de eigen bewoners (denk aan de schoolroutes) als de vele toeristen maken er graag gebruik van. Ten aanzien van fietsgebruik maken we onderscheid in woon-werk en woon-school routes en recreatieve routes. De recreatieve routes voor fietsers zijn in Zeeland vastgelegd in het FIKS, het fietsknooppuntensysteem en thematische fietsroutes. Wegbeheerders in Zeeland hebben ook de belangrijkste routes bepaald (combinatie woon-werk, woon-school en recreatief). Zo is een hoofd fietsnetwerk vastgesteld op basis van gebruikscijfers (of inschattingen daarvan). Dit netwerk staat hieronder weergegeven.



Net als het netwerk voor de auto (wegencategorisering) willen we ook de fietsers vlotte en veilige routes bieden. We willen beschikken over een goed en veilig netwerk, toekomstbestendig en rekening houdend met de nieuwe positie van de fiets ten aanzien van het verplaatsingsgedrag. Met de komst van elektrische fietsen gaan immers de snelheid en de af te leggen afstanden omhoog. In dit IVP willen we de belangrijkste routes voor fietsers op Schouwen-Duiveland vastleggen. Dit kunnen zowel woon-werk, woon-school routes als recreatieve routes zijn (of een combinatie van). Voor deze routes leggen we richtlijnen vast waaraan deze moeten voldoen. Niet alle routes waar fietsers gebruik van maken kunnen aan deze richtlijnen voldoen. Om die reden is het gewenst een hoofdnet vast te stellen met de hoofdfietsroutes. Dit net gaat niet uit van de huidige inrichting (wel of geen fietspad) of het huidige gebruik. We zetten in op de gewenste situatie.

Op de kaart op pagina 19 staat het huidige fietsnetwerk aangeduid. Diverse stakeholders (o.a. dorps- en stadsraden, Fietsersbond) hebben aangegeven dat deze kaart niet overeenkomt met de huidige en/of gewenste situatie. Een voorbeeld is het gebied tussen grofweg Brouwershaven en Zierikzee. Het utilitaire netwerk zoals dit samen met de provincie Zeeland is vastgesteld, geeft een route weer die, volgens o.a. de Stadsraad Brouwershaven, in de praktijk niet wordt gebruikt. Zo zijn er nog diverse routes benoemd die wel of juist niet op deze kaart thuishoren. We concluderen dan ook dat het vaststellen van een netwerk op basis van de beschikbare gegevens niet mogelijk is. Het fietsnetwerk dienen we met goede tellingen (monitoring) en inzicht in het gewenste gebruik in beeld te brengen. Op basis van deze gegevens kunnen we in samenspraak met andere wegbeheerders en belanghebbenden een definitieve kaart voor Schouwen-Duiveland vaststellen.

4.3 Inrichting van fietsroutes: basissenmerken

De fietsroutes binnen de bebouwde kom komen ook wat beheer en onderhoud betreft voor rekening van de gemeente Schouwen-Duiveland. Buiten de bebouwde kom is dit niet het geval. Voor dergelijke situaties dienen we samen op te trekken met waterschap Scheldestromen en/of provincie Zeeland. Op die wijze is recent ook het fietspad langs de Stolpweg in Dreischor gerealiseerd. Hierbij is het van belang dat we als gemeente onze collega-wegbeheerders stimuleren om hoofdroutes ook als zodanig in te richten. Binnen de bebouwde kom hebben we zelf die plicht. In dit IVP leggen we richtlijnen (de basiscriteria) vast waar deze routes aan moeten voldoen. Hierbij hoort tevens een keuzeschema welk type fietsvoorziening wanneer van toepassing is. De basissenmerken staan in bijlage 1 weergegeven.

4.4 Stimuleren fietsgebruik

Om het fietsgebruik te stimuleren komen we er niet alleen met de aanleg en inrichting van goede fietsroutes. We moeten meer voorzieningen treffen om mensen uit te nodigen de fiets te pakken. Voor de eigen inwoners kunnen we dit doen door bij de (openbare) voorzieningen naast in goede fietsroutes te voorzien ook aandacht te besteden aan de parkeerruimte. Wanneer fietsen veilig en kwalitatief (goede rekken, eventueel droog) kunnen worden geplaatst op korte afstand van de entree is dit een extra stimulans om de fiets te pakken. Zo moeten we ook denken bij bijvoorbeeld het kustgebied. Wanneer bezoekers met de auto op afstand van de kust parkeren tegen betaling, stimuleren we het fietsgebruik door deze gratis aan de voet van de duinen te laten parkeren. Een overzicht van maatregelen die we kunnen uitvoeren om het fietsgebruik te stimuleren.

- Combinatie Openbaar Vervoer-Fiets: fiets kan een prima voor- of natransportmiddel zijn. Bij belangrijke bushaltes zorgen we voor kwalitatief goede en voldoende fietsparkeerplaatsen.
- Bij grote parkeerterreinen (kust, rand Zierikzee) bieden we diverse fietsvoorzieningen aan. Dit kan eenvoudig een reparatieset of fietspomp zijn, maar ook fietsverhuur of een deelfietsstelsel.
- Gebruik van elektrische fietsen neemt toe. We stimuleren dit door meer oplaadpunten te plaatsen. Dit doen we in drukke centra en bij drukke fietsknooppunten. Daarnaast stimuleren we horeca-ondernemers om in oplaadpunten te voorzien nabij terrassen.

4.5 Wat gaan we doen?

Per concreet doel vatten we samen welke acties we uit dienen te voeren.

We beschikken over een vastgesteld hoofd fietsnetwerk voor Schouwen-Duiveland (zowel binnen als buiten bebouwde kom).

Bij de start van dit IWP dachten we te beschikken over een concrete fietskaart met het hoofdfietsnet. Een kaart die onderdeel uitmaakt van een Zeeland breed fietsbeleidsplan. Het proces bij dit IWP heeft aangetoond dat de stakeholders zich vooralsnog niet in deze kaart kunnen vinden. We beschikken momenteel over te weinig informatie om deze kaart wel kloppend te maken en op te nemen in het IWP. Dit doel hebben we dus nog niet bereikt. Een concrete opdracht is dan ook om een hoofdfietsnet op te stellen voor zowel het utilitaire als het recreatieve net. De routes die onderdeel uitmaken van het hoofdnet dienen we in te richten conform basiskenmerken.

Actiepunt: samen met andere wegbeheerders en stakeholders nieuw fietsnetwerk Schouwen-Duiveland opstellen

We beschikken over vastgestelde basiskenmerken voor de inrichting van fietsroutes welke onderdeel uitmaken van het hoofdfietsnetwerk.

We beschikken over vastgestelde criteria. Deze zijn in bijlage 1 opgenomen.

We stimuleren het gebruik van de fiets. Naast een goede fietsinfrastructuur nemen we maatregelen om onze inwoners en bezoekers (nog meer) op de fiets te krijgen.

Om deze doelstelling te bereiken moeten we gericht actie ondernemen. Het is wenselijk om een plan van aanpak uit te werken op welke wijze we hier vorm aan gaan geven. Hoe en waar voorzien we in elektrische laadpalen? Is er draagvlak voor een fietsdeelsysteem in de Kop van Schouwen? Een concrete aanpak hiervan vormt het opstellen van fietsparkeerbeleid.

Actiepunten:

- uitwerken plan van aanpak stimuleren fietsgebruik
- uitwerken fietsparkeerbeleid



doorZeeland

connexion 



5.1 Wat willen we bereiken?

Openbaar Vervoer op Schouwen-Duiveland is beperkt tot busvervoer. Met het openbaar vervoer willen we onze kernen (dorpen, steden, vakantieparken) verbinden met zoveel mogelijk voorzieningen. Daarnaast vormt openbaar vervoer een verbinding tussen Schouwen-Duiveland enerzijds en herkomsten-bestemmingen elders in het land. Ten aanzien van openbaar vervoer hebben we de volgende concrete doelen:

- De (boven)regionale voorzieningen in Zierikzee en buiten Schouwen-Duiveland zijn voor een ieder met openbaar vervoer bereikbaar.
- Inwoners kunnen met openbaar vervoer of een afgeleide daarvan (buurtbus, beltaxi) de voor hen belangrijke voorzieningen bereiken.

5.2 Netwerk buslijnen

In Zeeland verzorgt Connexxion het busvervoer. Bij gebrek aan spoorlijnen is dit de enige vorm van openbaar vervoer op Schouwen-Duiveland. In Zeeland is een kernnet bus vastgelegd. Dit vormt het hoofdnetwerk van busverbindingen in Zeeland. In eerste instantie bestond dit op Schouwen-Duiveland enkel uit de routes N57 en N59. Daar is later een lus, die onder andere de kernen Brouwershaven, Scharendijke en Zonnemaire aandoet bijgekomen. Direct nadat de nieuwe dienstregeling voor de bussen in gebruik genomen is, is er een aantal aanvullende maatregelen genomen om het busnet sluitend te maken. Nadat deze als tijdelijke situatie zijn ingegeven is inmiddels een definitieve regeling uitgerold. Uit de inventarisatie voor dit IVP blijkt dat het huidige busnet naar tevredenheid functioneert. Vanuit het IVP is er ook minimaal de ambitie om het huidige aanbod aan buslijnen en ondersteunende voorzieningen (buurtbus) in stand te houden.

In het hoogseizoen wordt het busnet uitgebreid met voorzieningen voor de toeristen. Hierin vervult de gemeente Schouwen-Duiveland een rol in samenwerking met partijen als Connexxion, TCR, Stichting Schouwen-Duiveland Pas en VV Zeeland.

5.3 OV hotspots

Bereikbaarheid per openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in de leefbaarheid van dorpen en steden. De relatie tussen Schouwen-Duiveland enerzijds en kernen als Rotterdam, Goes en Middelburg anderzijds is hierbij van belang. Om een goede verbinding ook per openbaar vervoer te verkrijgen danwel te behouden werken we vanuit een aantal OV-hotspots. Vanuit het eiland zijn deze spots per bus, fiets en auto goed bereikbaar. Dit betekent dat er dus ook voldoende parkeerplaatsen, fietsenstallingen en andere aanvullende voorzieningen benodigd zijn. Vanaf deze spots is een goede verbinding mogelijk naar het "achterland". In totaal benoemen we 3 spots:

- Bruinisse: als poort naar Rotterdam;
- Zierikzee (2 stations): als poort naar Goes en als poort naar stad Zierikzee zelf;
- Renesse: als poort naar de Westhoek/kustrecreatie.

Per hotspot monitoren we hoe het gebruik van het openbaar vervoer is en de aanvullende voorzieningen. Stimuleren van gebruik is hier een uitgangspunt. Indien blijkt dat de fietsenstallingen overvol zijn of dat de bezetting van parkeerplaatsen te hoog is zetten we in op uitbreiding. De hotspots zijn ook de ov-haltes die als eerste worden aangepast aan de eisen ten aanzien van toegankelijkheid.

Voor Zierikzee gaat op dat er al eerder is nagedacht om de 2 "hotspots" te combineren of locaties te wijzigen. Met name overlast van busverkeer op Calandweg vormde hier aanleiding voor. In de Structuurvisie Zierikzee (concept) wordt een locatiestudie voorgesteld om te komen tot 1 centraal busstation. Hierin wordt ook nagegaan of de locatie nieuwe Pontes (Scholengemeenschap) niet nabij een dergelijk centraal busstation gelegen moet zijn.

5.4 Alternatief openbaar vervoer

Voorzieningen worden noodgedwongen steeds meer geclusterd. Denk aan voetbalverenigingen die fuseren en basisscholen die verdwijnen. Hierdoor ontstaat een grotere afhankelijkheid tussen dorpen onderling. Waar je voorheen de meeste zaken op eigen dorp kon doen ben je nu afhankelijk van nabij gelegen dorpen of Zierikzee. Het is niet reëel om al deze voorzieningen bereikbaar te maken met openbaar vervoer. Evenmin is het reëel dat we van onze inwoners verwachten dat men het vervoer compleet zelf regelt. Als gemeente zien we hierin een taak weggelegd om de bereikbaarheid voor de doelgroep die afhankelijk is van openbaar vervoer in alternatieven te voorzien. Is er geen bus?, mogelijk kunnen we dan initiatieven als auto-delen of carpoolen stimuleren. Mogelijk kan er een pool van vrijwilligers worden opgezet die een shuttleservice naar bepaalde voorzieningen onderhouden. Dit hoeft niet alleen vanuit de gemeente te worden geïnitieerd. Juist initiatieven van bewoners zelf moeten we ook ondersteunen. Zo zijn er al enkele proeven met elektrische auto's als vervoer tussen dorpen en verzorgingstehuizen.

Ook voor toeristen kan het openbaar vervoer (nog) beter benut worden. Dit kan door het inzetten van een zomerregeling voor bussen die ook alle vakantieparken aandoen. Het kan aantrekkelijker gemaakt worden door het type vervoer (cabriobus) of de toegankelijkheid (gratis, via een toeristenpas, etc).

5.5 Wat gaan we doen?

Per concreet doel vatten we samen welke acties we uit dienen te voeren.

De (boven)regionale voorzieningen in Zierikzee en buiten Schouwen-Duiveland zijn voor een ieder met openbaar vervoer bereikbaar.

Met het huidige openbaar vervoer behalen we deze doelstelling. Bereikbaar is in dit geval wel beperkt in tijd (niet 24 uur per dag) en niet voor een ieder duidelijk op welke wijze. Hierin moeten we beter inzicht verkrijgen. Dit betekent dat we het openbaar vervoer schema goed in beeld moeten hebben (permanente en tijdelijke (bijvoorbeeld zomer) verbindingen, alsmede het gebruik hiervan. Hiervoor kunnen we gebruik maken van gebruiksgegevens die reeds beschikbaar zijn bij bijvoorbeeld Connexion.

Actiepunten:

- Monitoren gebruik Openbaar Vervoer

Inwoners kunnen met openbaar vervoer of een afgeleide daarvan de voor hen belangrijke voorzieningen bereiken.

Dit is niet altijd het geval. Met de vergrijzing en de concentratie van voorzieningen zal dit in de toekomst een nog grotere uitdaging worden. Als gemeente vervullen we hierin een taak om de bereikbaarheid te garanderen. In de huidige situatie is al sprake van diverse initiatieven. We kunnen dit nog meer stimuleren door bestaande initiatieven te promoten, maar ook nieuwe, innovatieve ideeën onder de aandacht te brengen.

Actiepunten:

- Promotie bereikbaarheidsinitiatieven

6.1 Wat willen we bereiken?

Onze bedrijven moeten goed bereikbaar zijn. Het wegennet moeten we hierop inrichten. We willen echter voorkomen dat doorgaand vrachtverkeer over Schouwen-Duiveland rijdt via bijvoorbeeld de dammenroute. Op kleiner schaalniveau willen we ook doorgaand vrachtverkeer uit de dorpen weren. We hanteren de volgende concrete doelen:

- Onze bedrijven zijn goed bereikbaar.
- Schouwen-Duiveland in zijn geheel en de kernen in het bijzonder ondervinden geen overlast van doorgaand vrachtverkeer.



6.2 Netwerk goederenvervoer

Zeeland-breed is sprake van een kwaliteitsnet goederenvervoer. Dit bestaat uit een verbindend netwerk, een ontsluitend netwerk en een bovenregionaal netwerk. Het bovenregionale netwerk verbindt de Zeeuwse Havens met het hoofdwegennet in en om Zeeland. Op Schouwen-Duiveland is alleen sprake van het verbindend en het ontsluitend netwerk. Zoals aangeduid op de kaart op pagina 26 zijn alle (grote) bedrijventerreinen en havens in Schouwen-Duiveland aangesloten op dit kwaliteitsnet. Voor het verbindend netwerk geldt dat er voldoende aandacht moet zijn voor een goede doorstroming. Het vestigingsklimaat voor nieuwe bedrijven, maar ook de bereikbaarheid van bestaande bedrijven, is gebaat bij een goede doorstroming op deze trajecten.

Een goede doorstroming op het hoofdwegennet is uitermate belangrijk voor de bedrijvigheid op Schouwen-Duiveland. Dat alle (grote) bedrijventerreinen via het kwaliteitsnet worden ontsloten is een eerste stap. Een tweede minstens zo belangrijke stap is dat dit net ook qua inrichting voldoet aan de eisen vanuit bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Om die reden zijn de genoemde acties ten aanzien van de N57 (Eurorap) en N59 uitermate belangrijk. De aanpak vanuit de "sterke netwerken" opzet is dan ook vanuit vrachtverkeer geredeneerd uitermate belangrijk.

6.3 Vrachtverkeer op lokaal niveau

Uit de inventarisatie is niet gebleken dat er op eiland-niveau knelpunten spelen ten aanzien van overlast van doorgaand vrachtverkeer of parkeren van vrachtwagens in en om de kernen. Er is momenteel dan ook geen aanleiding om hiervoor gemeente-breed beleid te ontwikkelen. Indien er geen problemen zijn of in de nabije toekomst te verwachten zijn, is een aanpak niet benodigd. Op lokaal niveau speelt wel een aantal zaken. Zo heeft de kern Dreischor last van vrachtverkeer dat door de nauwe straten in het centrum rijdt. Naar alle waarschijnlijkheid betreft het hier lokaal verkeer dat een bestemming heeft bij (agrarische) bedrijven in de directe omgeving. Dit probleem dienen we te kwantificeren (waar hebben we het nu echt over?) en te voorzien van een passende oplossing. Dit betreft bij voorkeur afspraken met bedrijven/chauffeurs (als het vaste routes en transporteurs betreft). In het andere geval moet ingezet worden op infrastructurele maatregelen (bebording, doorrijdbepanking).

6.4 Wat gaan we doen?

Per concreet doel vatten we samen welke acties we uit dienen te voeren.

Onze bedrijven zijn goed bereikbaar.

Aan deze doelstelling voldoen we. De bedrijventerreinen zijn goed ontsloten via het netwerk goederenvervoer. Aandacht gaat wel uit naar de N59. De categorisering als gebiedsontsluitingsweg (80 km/u) vormt op zich geen probleem voor de bereikbaarheid. Wel is het van belang dat de inrichting optimaal is zodat bereikbaarheid en veiligheid gegarandeerd worden.

Schouwen-Duiveland in zijn geheel en de kernen in het bijzonder ondervinden geen overlast van doorgaand vrachtverkeer.

Voor het grootste deel voldoen we momenteel aan deze doelstelling. Periodiek voeren provincie Zeeland en Rijkswaterstaat een onderzoek uit naar doorgaand vrachtverkeer in Zeeland. Tot op heden levert dit onderzoek geen cijfers op dat dwars door Zeeland grote stromen doorgaand vrachtverkeer te vinden zijn. Diverse stakeholders hebben wel de indruk dat er sprake is van doorgaand vrachtverkeer. Uiteraard blijven we dit monitoren zodat we deze ervaringen kunnen toetsen aan de daadwerkelijke cijfers. In de kernen zelf is alleen in Dreischor sprake van mogelijk doorgaand vrachtverkeer.

Actiepunt: aanpak vrachtverkeer Dreischor

7.1 Wat willen we bereiken?

Landbouw is nog steeds belangrijk op Schouwen-Duiveland. Er is sprake van schaalvergroting waarbij landbouwers grotere afstanden afleggen. Dit heeft tot gevolg dat ook de Zeelandbrug en/of de Oosterscheldekering door landbouwverkeer gebruikt (zouden moeten) worden. Ten aanzien van landbouwverkeer hanteren we de volgende doelstelling:

- Landbouwverkeer moet vlot en veilig gebruik kunnen maken van een deel van het wegennet zodat zij niet in hun bedrijfsvoering worden belemmerd. Hiervoor benoemen we een logistiek landbouwnetwerk.



7.2 Logistiek landbouwnetwerk

Alle Zeeuwse wegbeheerders hebben in samenspraak met belangenverenigingen zoals ZLTO, Cumela en Agrarisch Schouwen-Duiveland een logistiek landbouwroutenetwerk vastgesteld. Het doel van dit netwerk is dat het landbouwverkeer zich over grotere afstanden vlot en veilig kan verplaatsen (economisch belang), zonder dat dit ten koste gaat van –sterker nog: terwijl dit een verbetering biedt voor– de verkeersveiligheid en doorstroming van het overige verkeer en de leefbaarheid in kernen. Om dit doel te bereiken is het gewenst dat we landbouwverkeer zoveel als mogelijk afwikkelen op 60 km/u wegen met vrijliggende fietsvoorzieningen. Bij voorkeur voorkomen we landbouwverkeer in 30 km/u zones of op 50 km/u wegen binnen de bebouwde kom. Ook de combinatie met snelverkeer op 80 km/u wegen voorkomen we bij voorkeur.

Aan de wegen die zijn opgenomen in het kwaliteitsnet stellen we inrichtingseisen. Hiervoor is een aanvullend beleidsdoel opgesteld: De wegen van het kwaliteitsnet landbouwverkeer moeten voldoen aan bepaalde kwaliteitseisen voor een vlotte en veilige afwikkeling van het landbouwverkeer. Het zou goed zijn elke drie jaar te bekijken waar de kwaliteit van de wegen tekort schiet. Het verdient aanbeveling deze schouw samen met vertegenwoordigers van de landbouwsector in het gebied uit te voeren. Grotere kwaliteitsverbeteringen kunnen worden meegenomen in groot onderhoud. Kleinere kunnen al in het reguliere onderhoud van de wegen van het landbouwnetwerk, inclusief maaien en snoeien, slijkverwijdering, gladheidsbestrijding e.d. worden meegenomen.

Op het grondgebied van Schouwen-Duiveland is sprake van de volgende (prioritaire) knelpunten:

- N59 westelijk deel (Serooskerke-Zierikzee).
- Boogerdweg-Stapelsweg (Zonnemaire).
- Kakkersweelweg (Kerkwerve-Noordgouwe).
- Zuidijk-Zuidijkweg-Weg door het Dijkwater-Dillingsweg (Sirjansland/Dreischor).
- Parallelwegen N59 oostelijk deel (Bruinisse-Zierikzee).
- Gebruik landbouwverkeer Oosterscheldekering en Zeelandbrug.
- Landbouwroute Zierikzee (o.a. gebruik Calandweg door landbouwverkeer).

De aanpak van deze knelpunten ligt grotendeels buiten de bevoegdheid van de gemeente Schouwen-Duiveland. Wel is het mogelijk om als gemeente te participeren in oplossingen en de mede wegbeheerders te ondersteunen bij de aanpak hiervan.

7.3 Wat gaan we doen?

Per concreet doel vatten we samen welke acties we uit dienen te voeren.

Landbouwverkeer moet vlot en veilig gebruik kunnen maken van een deel van het wegennet zodat zij niet in hun bedrijfsvoering worden belemmerd. Hiervoor benoemen we een logistiek landbouwnetwerk.

We beschikken over een logistiek landbouwnetwerk. Dit wordt momenteel herzien in opdracht van de provincie Zeeland. Vanuit de gemeente hebben we hier ook input voor geleverd. Ondanks dat we over een dergelijk netwerk beschikken blijven enkele prioritaire knelpunten behouden. Voor de Zeelandbrug start een pilot om in cordon onder begeleiding van de brug gebruik te maken. Voor andere knelpunten, bijvoorbeeld de landbouwroute door Zierikzee, zijn nog geen oplossingen gevonden. De aanpak van de prioritaire knelpunten blijft dus van belang.

Actiepunt: aanpak prioritaire knelpunten landbouwverkeer

8.1 Wat willen we bereiken?

Per 1 januari 2017 is een nieuw VN verdrag inzake personen met een handicap van kracht. Dit benadrukt nog maar eens dat iedereen aan de samenleving deel moet kunnen nemen. Een goed toegankelijke openbare ruimte is hierbij van essentieel belang. Goed toegankelijk voor iedereen: te voet, met een rollator, een rolstoel, etc. Hiervoor hanteren we de volgende doelen:

- We dragen zorg voor een inrichting van de openbare ruimte waarin rekening is gehouden met een goede toegankelijkheid.
- Alle bushaltes voldoen aan de gestelde richtlijnen voor toegankelijkheid.

8.2 Voetgangers

Specifiek verkeersbeleid voor voetgangers stellen we niet vaak op. We hebben geen netwerk van looproutes, maar voetgangers maken wel overal gebruik van. In principe is ook iedere verkeersdeelnemer een voetganger. Een automobilist loopt van zijn auto naar de bestemming, een gebruiker van de bus loopt naar de halte en zijn bestemming, enzovoorts.

Op Schouwen-Duiveland wordt op een aantal manieren ingezet op goede looproutes. Zo is er een netwerk van (lange afstand) wandelpaden. Deze dienen voor recreatief gebruik. Ook in het centrum van Zierikzee zijn looproutes benoemd. De gemeente besteedt hier veel aandacht aan een goede (loop)verbinding tussen de parkeerplaatsen aan de rand van het centrum en de bestemmingen in het centrum zelf. In dit IVP willen we in ieder geval vastleggen dat we voldoende rekening houden met de toegankelijkheid voor voetgangers, rolstoelgebruikers en scootmobielen. Uitgangspunt hierbij is dat we altijd streven naar een minimale breedte van 1,50 meter van voetpaden. Wanneer hier in negatieve zin van afgeweken wordt dient dit goed gemotiveerd te worden. Voorts is het belangrijk dat er sprake is van vlakke looproutes waarbij kruisingen met wegen en andere structuren zoveel als mogelijk zonder hoogteverschil plaatsvinden. In de praktijk betekent dit vaak dat op de juiste locatie (trottoir) verlagingen worden aangebracht. De wijze waarop we looproutes en oversteekvoorzieningen vormgeven is opgenomen in de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR) en Standaarddetails. Om te zorgen dat de hierin opgenomen gegevens actueel zijn voeren we tweejaarlijks een verkeerskundige toets uit op de inhoud van de leidraad en de details. Hierbij gaan we na of de (landelijke) richtlijnen van het CROW worden gevolgd.

8.3 Oversteekvoorzieningen

Oversteekvoorzieningen brengen we in principe niet aan op erftoegangswegen (30 km/u wegen). Uitzondering hierop vormen specifieke locaties waar sprake is van een concentratie van oversteekbewegingen. Hiertoe behoren bijvoorbeeld locaties ter hoogte van scholen en winkelcentra.

Op gebiedsontsluitingswegen passen we wel oversteekvoorzieningen toe. Dit doen we bij voorkeur met een gefaseerde oversteek (middenberm).

Ten aanzien van de vormgeving hanteren we CROW richtlijnen om te bepalen of we kiezen voor wel/geen aanduiding als voetgangersoversteekplaats (zebra).

8.4 Wat gaan we doen?

Per concreet doel vatten we samen welke acties we uit dienen te voeren.

[We dragen zorg voor een inrichting van de openbare ruimte waarin rekening is gehouden met een goede toegankelijkheid.](#)

Vaak houden we hier goed rekening mee, maar het kan nog altijd beter. We richten de openbare ruimte in conform CROW richtlijnen. Dit is niet altijd voldoende. Het vormt wel de basis, maar soms is maatwerk benodigd. Ook bij de toegang van gebouwen is niet altijd goed rekening gehouden met alle gebruikers. Hierin kunnen we als gemeente nog een slag maken. Het is in eerste instantie wenselijk om te bepalen hoe we de toegankelijkheid van de openbare ruimte en gebouwen willen waarborgen. Hoe ver gaan we hier in? Wanneer we dit in beeld hebben kunnen we vervolgens onderdelen zoals de Leidraad openbare ruimte conform deze afspraken aanpassen. In de Leidraad openbare ruimte moet voldoende aandacht besteed worden aan toegankelijkheid. Om dit te optimaliseren stellen we voor om samen met stakeholders zoals Platform voor mensen met een beperking en de Vrijwillige Advies Commissie (VAC) deze leidraad door te lopen en waar nodig aan te scherpen. CROW richtlijnen blijven de basis, maar indien benodigd wijken we hier van af en volgen we andere richtlijnen. Voorts blijft het van belang om eerder genoemde stakeholders te betrekken bij ontwerpogaven. Hiermee bouwen we een controle in om te voldoen aan de toegankelijkheidscriteria.

Actiepunten:

- Uitwerken VN resolutie in een aanpak Schouwen-Duiveland
- controle en indien nodig aanpassing Leidraad Inrichting Openbare Ruimte en Standaarddetails

[Alle bushaltes voldoen aan de gestelde richtlijnen voor toegankelijkheid.](#)

Het plan is opgevat om eerst de grootste OV-haltes (Zierikzee, Bruinisse, Transferium Renesse) aan te pakken, Hierna kunnen we de aanpak uitrollen naar de andere haltes.

Actiepunt: aanpak toegankelijkheid bushaltes

9.1 Wat willen we bereiken?

Voorzieningen en de bereikbaarheid hiervan zijn essentieel voor de leefbaarheid. Door vergrijzing en concentratie van voorzieningen staat deze bereikbaarheid onder druk. Om deze bereikbaarheid te garanderen hanteren we de volgende doelstelling.

- Ondanks concentratie van voorzieningen dragen we zorg voor een goede bereikbaarheid van de (openbare) voorzieningen in onze gemeente.

9.2 Onderwijs

Het Voortgezet Onderwijs op Schouwen-Duiveland is geconcentreerd in Zierikzee. Basisscholen zijn verspreid over het eiland te vinden in meerdere kernen. Het is een bekend probleem dat bij scholen problemen kunnen ontstaan met het halen en brengen van kinderen. In een korte periode moet iedereen naar de school toe of juist van de school af. De combinatie van autoverkeer, parkeren, fietsers en voetgangers maakt dit vaak tot een hectische periode. Belangrijk is dat de verkeersveiligheid hierbij gewaarborgd blijft. Voetgangers en fietsers moeten hierbij prioriteit krijgen boven het autoverkeer. Belangrijk is dat overzichtslocaties veilig zijn en dat de snelheid van het autoverkeer laag ligt.

De inrichting van schoolomgevingen is altijd een samenwerking tussen gemeente en school. Op die manier behoort maatwerk tot de mogelijkheden. Het is niet nodig om vanuit een algemeen beleid of een algemeen inrichtingsvoorstel schoolzones in te richten. Uit de inventarisatie zijn geen dringende zaken naar voren gekomen die rondom de scholen direct actie vergen. Indien er zich in de komende jaren wel problemen voordoen zal in overleg met de betreffende school gekeken worden naar passende maatregelen. Belangrijk hierbij is dat niet alleen in termen van infrastructuur wordt gedacht, maar dat we ook nadenken over gedragsbeïnvloeding. Het betrekken van leerlingen en ouders is hierbij aan te raden.

9.3 Overige voorzieningen

Naast scholen zien we ook andere voorzieningen zich steeds meer concentreren. Sportverenigingen fuseren en banken beperken het aantal vestigingen. Hierdoor moeten mensen verder reizen om gebruik te maken van deze voorzieningen. Via de andere thema's hebben we al concrete acties benoemd om de bereikbaarheid van deze voorzieningen te behouden.

9.4 Wat gaan we doen?

Per concreet doel vatten we samen welke acties we uit dienen te voeren.

Ondanks concentratie van voorzieningen dragen we zorg voor een goede bereikbaarheid van de (openbare) voorzieningen in onze gemeente.

Dit vergt momenteel geen concrete actie. Wel moeten we vanuit leefbaarheidsgedachte meer inzetten op bereikbaarheid bij het verdwijnen of verplaatsen van voorzieningen uit een kern. Concentratie leidt vaak tot intensiever gebruik van routes en voorzieningen (parkeerplaatsen, etc). Hier moeten we ons bij uitwerken van maatregelen van bewust zijn.



10.1 Wat willen we bereiken?

Een goede bereikbaarheid van het kustgebied. Dit hebben we reeds behandeld in het onderdeel wegencategorisering. Via de slagenstructuur komt men het gebied binnen. Eenmaal in het gebied willen we dat men de auto laat staan. Hiervoor hanteren we het concrete doel:

- De laatste autokilometers naar de kust willen we vermijden.
- In het kustgebied (tussen de slagen) rijdt geen doorgaand autoverkeer. In deze verblijfsgebieden zetten we in op alternatieve vervoersvormen.

10.2 Kustgebied

Met de slagenstructuur zorgen we er deels al voor dat autoverkeer niet door het gehele kustgebied heen rijdt. Ondanks dat er al diverse initiatieven lopen is er nog een wereld te winnen om vervolgens alternatieve vormen van vervoer te stimuleren. Waarom hebben we alleen in Renesse een transferium? Waarom bieden we hier niet nog meer alternatieve vormen van vervoer aan als natransport vanaf het transferium naar Renesse of de kust? Samen met ondernemers moet het mogelijk zijn om hier over de gehele kustregio verspreid meer initiatieven op te ontwikkelen. Dit kan bijdragen aan onze doelstelling om in 2040 energieneutraal te zijn. Tevens kan dit een verrijking vormen voor het recreatief product en de leefbaarheid verhogen.

10.3 Wat gaan we doen?

Per concreet doel vatten we samen welke acties we uit dienen te voeren.

[De laatste autokilometers naar de kust willen we vermijden.](#)

De slagenstructuur vormt hier een goede basis voor. Vervolgens is het taak om de eindbestemming (parkeerterreinen) zo te plaatsen dat deze aansluiten bij de genoemde doelstellingen. Locaties als Ronde Westenschouwen en Transferium Renesse voldoen hier prima aan. Wel is actie gewenst om meer alternatieven aan te bieden voor de laatste (auto) kilometers.

[In het kustgebied \(tussen de slagen\) rijdt geen doorgaand autoverkeer. In deze verblijfsgebieden zetten we in op alternatieve vervoersvormen.](#)

Dit sluit aan bij de hiervoor genoemde wens om de laatste (auto)kilometers te vermijden. Het is wenselijk om als gemeente pilots uit te zetten en ondernemers te stimuleren om deze alternatieve vormen te ontwikkelen. Vervoer kan hierbij een (ludiek) onderdeel zijn van de toeristische beleving.

Actiepunt: stimuleren alternatieven voor de auto in het kustgebied.



11.1 Dynamisch IVVP: actief en actueel

Het IVVP is een dynamisch plan. Dynamiek moet er voor zorgen dat het actueel is en blijft en dat we er actief mee aan de slag gaan. Hoe dragen we hiervoor zorg? Dit doen we door de mensen die het beleid vormgeven en bepalen en in de uitvoering hiervan (blijven) betrekken bij het plan.

Ambtelijk

Bij de uitvoering van de acties uit dit IVVP is een goede afstemming gewenst. In eerste instantie binnen de gemeentelijk organisatie zelf. Diverse acties worden door verschillende medewerkers gecoördineerd. Het is van belang het overzicht te bewaren en er op toe te zien dat we planningsafspraken waarmaken.

De basis hiervoor leggen we in een meerjarenprogramma. Aan de hand van prioritering van de projecten stellen we deze op. Deze prioritering leidt er uiteindelijk toe dat we een concreet overzicht hebben welke acties en onderwerpen we in welk jaar uitvoeren/aanpakken. Dit wil niet altijd zeggen dat in een bepaald jaartal een maatregel wordt uitgevoerd. Soms is het probleem niet helder of de oplossing nog niet bekend. Dan is de actie een studie of onderzoek en geen concrete uitvoering.

Het bewaken van de uitvoeringsstrategie/het meerjarenprogramma gebeurt door de coördinator IVVP. Dit kan bijvoorbeeld prima de beleidsmedewerker verkeer en vervoer zijn. Hij blijft op de hoogte van de voortgang van de projecten. Dit doen we door de medewerkers die actief met onderdelen van het IVVP aan de slag zijn zitting te laten nemen in de projectgroep IVVP. Deze komt ieder kwartaal bijeen om de voortgang te bespreken.

Enkele projecten zijn (reeds) gekoppeld aan andere projecten binnen de gemeente. Activiteiten in Renesse vallen onder het Masterplan Renesse, terwijl voor de aanpak van de slechte scores uit de vormtoets mogelijk een combinatie met beheer en onderhoud kan worden gemaakt.

Jaarlijks maakt de projectgroep/coördinator een voortgangsrapportage met daarin in ieder geval:

- Samenvatting van de uitgevoerde acties.
- Overzicht van de acties voor het komende jaar.
- Overzicht van de acties langere termijn.
- Noodzaak om beleid wel/niet bij te stellen (actief en actueel!).

Bestuurlijk

Twee maal per jaar, volgend op de overlegmomenten van de projectgroep, wordt de portefeuillehouder Verkeer & Vervoer op de hoogte gebracht van de stand van zaken met betrekking tot uitvoering van de acties uit het IVVP. Een jaarlijkse voortgangsrapportage wordt ter kennisgeving aan de Raad voorgelegd.

Coalitie

Met het raadplegen van de deelnemers aan de klankbordgroepen is een "coalitie" gevormd die betrokken dient te blijven bij het IVVP. Een maal per jaar nemen we met deze groep/groepen de stand van zaken ten aanzien van het IVVP door. Dit is voor hen ook het moment om nieuwe knelpunten/kansen aan te dragen of (gewijzigde) inzichten te delen. Hierdoor ontstaan korte lijntjes of blijven deze behouden waardoor het ook gemakkelijker is om jaarrond elkaar van informatie te voorzien.

11.2 Naar een concrete aanpak

In paragraaf 11.1 hebben we de organisatiestructuur geschetst waarbinnen de uitwerking van het IVP vormgegeven dient te worden. Dit moet uiteindelijk een organisatie zijn die concrete acties en projecten uitvoert om de doelstellingen uit het IVP te bewerkstelligen. Op deze wijze dragen we vanuit mobiliteit bij aan de algemene ambitie uit Tij van de Toekomst en de gestelde doelen ten aanzien van bijvoorbeeld verkeersveiligheid. Bij het opstellen van dit IVP is gebleken dat er op een aantal onderdelen eerst nog op beleidsmatig niveau knopen doorgehakt dienen te worden alvorens we in kunnen zetten op concrete maatregelen. Dit betekent dat er eerst nog een uitwerkingslag benodigd is alvorens we concreet tot actie over kunnen gaan. Dit zien we terug in de voorgestelde acties zoals het opstellen van het hoofdfietsnet, fietsparkeerbeleid en een nadere studie naar de slagenstructuur. In onderstaand overzicht staan alle benoemde acties weergegeven.

- Detailstudie wegcategorisering gebied rond Dreischor.
- Verkeersstudie ontsluiting en doorstroming Zierikzee.
- Uitwerken Slagenstructuur Kust Schouwen-Duiveland.
- Wegen inrichten conform basiskennmerken (negatieve scores vormtoets wegwerken).
- Lobby voor een verbeterde inrichting van de N59.
- Meer inzetten op gedragsmaatregelen (Bedankt dat je langzamer rijdt, aanschaf speeddisplays, etc)
- Nagaan of en zo ja op welke wijze inzetten van dynamische verwijzing (in car, langs de weg, etc) wenselijk is in de gemeente Schouwen-Duiveland.
- Samen met andere wegbeheerders en stakeholders een nieuw fietsnetwerk Schouwen-Duiveland vaststellen.
- Uitwerken plan van aanpak stimuleren fietsgebruik.
- Uitwerken fietsparkeerbeleid.
- Monitoren gebruik Openbaar Vervoer.
- Promotie bereikbaarheidsinitiatieven.
- Aanpak vrachtverkeer Dreischor.
- Aanpak prioritaire knelpunten landbouwverkeer.
- Uitwerken VN resolutie in een aanpak Schouwen-Duiveland.
- controle en indien nodig aanpassing Leidraad openbare ruimte en Standaarddetails.
- Aanpak toegankelijkheid bushaltes.
- Stimuleren alternatieven voor het autoverkeer in de kust.

Voorstel is om deze acties concreet in een uitvoeringsagenda te plaatsen. We stellen een meerjarenprogramma op waarin we aangeven wanneer we welke acties gaan aanpakken. Hiervoor zal budget benodigd zijn. Budget om nadere studies te verrichten. Budget om gegevens te (blijven) verzamelen (monitoring). Maar ook budget om uiteindelijk concrete acties uit te voeren, zoals de aanpak van weginrichting. Waar mogelijk zetten we in op werk met werk maken en liften we mee met werkzaamheden vanuit beheer en onderhoud of zoeken we samenwerking met andere wegbeheerders. Het opstellen van een dergelijk meerjarenprogramma vergt een verdiepingsslag van de genoemde acties. Zodra dit IVP is vastgesteld beschikken we over een basis en draagvlak om hiermee van start te gaan. Wij zien vervolgens de periode 2017-2018 om deze concretiseringslag vorm te geven. Hiervoor dient wel budget beschikbaar gesteld te worden om de concretiseringslag vorm te geven.

Basiskenmerken ETW en GOW binnen bebouwde kom

Basiskenmerk ↓	ETW		GOW	
	Ideaal	Minimaal	Ideaal	Minimaal
Verharding	Onverhard, open of streepprint	Onverhard, open of gesloten	Gesloten	Open of gesloten
Fysieke rijrichtingscheiding	niet	niet	wel	wel
Lengtemarkering	niet	niet	opsluitbanden	niet
Oversteken langzaam verkeer op wegvakken	toegestaan	toegestaan	niet toegestaan	toegestaan via een voorziening
Erfaansluitingen	toegestaan	toegestaan	niet aanwezig	toegestaan
Obstakelafstand	geen voorschriften	geen voorschriften	aanwezig	aanwezig
Bushalte	op rijbaan halteren	op rijbaan halteren	niet halteren op rijbaan	halteren op rijbaan
Parkeren	op rijbaan	geen voorschriften	niet toegestaan	niet op rijbaan
Menging verkeersoorten	gemengd	gemengd	gescheiden (brommers gemenqd)	gescheiden
Voorzieningen landbouwverkeer	niet aanwezig	niet aanwezig	niet aanwezig	niet aanwezig
Voorzieningen fietsers	niet aanwezig	niet aanwezig, tenzij hoofdfietsroute	aanwezig	aanwezig

Basiskennmerken fietsnetwerk

Fietsers op de rijbaan	Klasse 1 (250-1000)	Klasse 2 (1000-3000)	Klasse 3 (> 3000 fietsers)
GOW 50	Alleen aanvaardbaar bij 50 km/u en fietsstroken > 200 cm		
ETW 30	Intensiteit autoverkeer	< 4000 mvt/etm	< 4000 mvt/etm én inrichting die overheersende rol van de fiets ondersteunt (fietsstraat)
	Breedte wegvak	Bij < 2000 mvt/etm: > 450 cm; Bij 2000-4000	
	Aanwezigheid landbouwverkeer	Geen onderdeel van hoofdnet landbouwverkeer	

Vereiste kruisingsvorm		Klasse 1 (250-1000)	Klasse 2 (1000-3000)	Klasse 3 (> 3000 fietsers)
Kruising met 30 km/u weg	Fiestroute over gemengde 30 km/u weg of solitair fietspad	Gelijkwaardig		Voorrang fiestroute
	Fiestroute over vrijliggend of aanliggend fietspad langs een weg	hetzelfde voorrangsregime als de hoofdweg: zorgen voor snelheidsremming afslaande en kruisende auto's		
Kruising met 50 km/u weg		Enkelstrooksrotonde met gefaseerde oversteek (géén turbo-rotonde) of VRI of ongelijkvloers		Enkelstrooksrotonde met gefaseerde oversteek (géén turbo-rotonde) of VRI of ongelijkvloers of fietsroute in de voorrang

Fietsers op fietspad	Minimaal	> 3000 fietsers per etm
Eenrichtingsfietspad	200 cm breed	300 cm breed
Tweeichtingsfietspad	350 cm breed	400 cm breed

Score vormtoets wegen gemeente Schouwen-Duiveland

Lijst van wegen	Plaats	categorie	Eindcijfer
Grachtweg/Kromwal/OudeSchouwsedijk	Brouwershaven	ETW	1,3
Parallelweg/molenweg	Bruinisse	ETW	4,2
Groeneweg	Bruinisse	ETW	5,2
Hageweg	Bruinisse	ETW	5,0
Dorpsweg	Bruinisse	ETW	3,7
Langendijk/heernisweg/schouwsedijk	Den Osse	ETW	3,5
Zuiddijk	Dreischor	ETW	3,5
Boogerdweg	Dreischor	ETW	7,0
Stoofweg	Dreischor	ETW	6,1
Torenweg	Nieuw-Haamstede	ETW	4,3
Oud Heiligeweg	Oosterland	ETW	6,7
Stoofweg	Renesse	ETW	6,5
Elkerzeeseweg	Scharendijke	ETW	3,5
Boutlaan	Scharendijke	ETW	4,5
Bredeweg	Sirjansland	ETW	6,0
Grachtweg	Zierikzee	ETW	6,5
Scheldestraat	Zierikzee	ETW	5,8
Haringvlietstraat	Zierikzee	ETW	5,8
Grevelingenstraat	Zierikzee	ETW	5,8
Bloisedijk	Zonnemaire	ETW	5,5
Zuidweg	Zonnemaire	ETW	5,5
Dorpsweg	Bruinisse	GOW	3,8
Serooskerkseweg/Kloosterweg	Burgh-Haamstede	GOW	4,7
N654	Noordgouwe	GOW	6,7
Roelandsweg	Renesse	GOW	9,6
Grachtweg	Zierikzee	GOW	3,2
Laan van St. Hilaire	Zierikzee	GOW	8,0
Jullianastraat/Groene Weegje/Straalweg	Zierikzee	GOW	3,8
Gouwepoort	Zierikzee	GOW	5,9